令和5年度「東京都環境影響評価審議会」第8回総会 議事録

■日時 令和5年10月31日（火曜日）午前10時00分～午前11時23分

■場所 WEBによるオンライン会議

■出席委員

柳会長、奥第一部会長、宮越第二部会長、安立委員、飯泉委員、日下委員、玄委員、高橋委員、堤委員、羽染委員、速水委員、廣江委員、水本委員、宗方委員、保高委員、横田委員、渡部委員、渡邊委員

■議事内容

1 答 申

「東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業」環境影響評価調査計画書

⇒ 調査計画書における選定項目、調査手法等について、【騒音・振動】、【地形・地質、水循環、生物・生態系 共通】、【地形・地質】及び【水循環】の項目に係る指摘事項に留意して、調査、予測及び評価すべきことを付した答申文を、全会一致で知事へ答申

2 受理関係

⇒ 別紙受理報告一覧の事業について審議会へ報告

受 理 報 告 (10 月)

区 分	対 象 事 業 名 称	受 理 年 月 日
1 環境影響評価調査計画書	国立都市計画道路3・3・15号中新田立川線(国立市谷保～富士見台四丁目間)建設事業	令和5年9月13日
2 事後調査報告書	妙見島混合所新規破碎処理施設設置事業(工事の施行中その1)	令和5年9月20日
	浜松町駅西口周辺開発計画(工事の施行中その7)	令和5年9月25日
3 変 更 届	東武伊勢崎線(竹ノ塚駅付近)連続立体交差事業	令和5年9月11日

令和5年度
「東京都環境影響評価審議会」
第8回総会
速記録

令和5年10月31日（火）
Web によるオンライン会議

(午前 10時00分 開会)

○石井アセスメント担当課長 それでは、定刻となりましたので、始めさせていただきます。

本日は、「東京都環境影響評価審議会」総会に御出席いただき、ありがとうございます。

本日の進行は、アセスメント担当課長の石井が務めます。よろしく願いいたします。

本日の委員の出席状況について、事務局から御報告申し上げます。現在、委員21名のうち、17名¹の御出席をいただいております。定足数を満たしております。

それでは、これより令和5年度第8回総会の開催をお願いいたします。

○柳会長 分かりました。それでは会議に入ります前に、本日は傍聴を希望する方がおられます。なお、本会議の傍聴はウェブ上での傍聴のみとなっております。

それでは、傍聴人の方を入場させてください。

(傍聴人入室)

○石井アセスメント担当課長 傍聴の方、入場されました。

○柳会長 それではただいまから、令和5年度「東京都環境影響評価審議会」第8回総会を開催いたします。

本日の会議は、次第にありますように、答申1件、受理報告を受けることといたします。

それでは、次第1の「東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業」環境影響評価調査計画書の答申に係る審議を行います。

この案件は、第二部会で審議していただきましたので、その結果について、第二部会長の宮越委員から報告を受けることといたします。それでは、宮越委員、どうぞよろしくお願いいたします。

○宮越第二部会長 宮越です。では、まず資料1を御覧ください。

はじめに、部会で取りまとめました答申案文について、事務局から朗読してください。

○石井アセスメント担当課長 それでは読み上げさせていただきます。

令和5年10月31日

東京都環境影響評価審議会

会 長 柳 憲一郎 殿

東京都環境影響評価審議会

第二部会長 宮 越 昭 暢

¹ 途中1名出席し、18名となった。

「東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業」に係る環境影響評価調査計画書について

このことについて、当部会において調査、審議した結果は別紙のとおりです。

別紙を御覧ください。

第1 審議経過

本議会では、令和5年8月14日に「東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業」に係る環境影響評価調査計画書（以下「調査計画書」という。）について諮問されて以降、部会における審議を行い、都民及び周知地域市長の意見を勘案して、その内容について検討した。

その審議経過は付表のとおりである。

付表を御覧ください。こちらに審議経過が取りまとめてございます。

それでは戻っていただきまして、

第2 審議結果

環境影響評価の項目及び調査等の手法を選定するに当たっては、条例第47条第1項の規定に基づき、調査計画書に係る都民及び周知地域市長の意見を勘案するとともに、次に指摘する事項について留意すること。

【騒音・振動】

- 1 本事業は事業予定期間が13年という長期にわたり、また、一部で夜間工事も予定されていることから、周辺住民に対して十分に配慮した環境保全のための措置を検討し、予測・評価を行うこと。
- 2 工事の完了後の鉄道騒音について、本事業区間周辺には中高層の住宅等が存在することから、必要に応じて、高さ方向を含めた予測・評価を行うこと。
- 3 本事業は仮線施工で行われ、仮線の使用も相当な期間にわたることから、施行中の列車走行騒音・振動による沿線環境への負荷を増加させないための十分な環境保全のための措置を検討すること。また、仮線時の騒音・振動及び高架後の振動では、評価の指標を「現況値を大きく上回らないこと」としており、指標として曖昧なことから、環境保全のための措置の効果等を検討し、可能な範囲で数値目標等を用いて評価すること。

【地形・地質、水循環、生物・生態系 共通】

事業区間は二か所で立川崖線と交差し、その周辺の崖線下には複数の湧水及び災害対

策用井戸が存在している。本事業では、掘削工事等を計画しており、地下水流動の変化や立川崖線の改変による湧出機構の攪乱により湧水等へ影響を及ぼすおそれが考えられるため、地形・地質並びに水循環を環境影響評価の項目として選定すること。

また、湧水を水源とする矢川及び矢川緑地保全地域の湿性環境へ影響を及ぼすおそれも考えられるため、生物・生態系の項目選定についても検討すること。

【地形・地質】

環境影響評価の項目として地形・地質を選定した上で、特に、事業区間が立川崖線と交差する地点周辺における地形・地質の改変の程度及び湧水の湧出機構の攪乱の程度並びに関連する事項について予測・評価を行うこと。

【水循環】

環境影響評価の項目として水循環を選定した上で、事業区間周辺の地下水や湧水への影響（地下水の水位や流況、湧出水量等の変化の程度）及び湧水が流出する矢川への影響（流量等の変化の程度）並びに関連する事項について予測・評価を行うこと。

第3 その他

調査等の手法について、事業計画の具体化に伴い変更等が生じた場合には、環境影響評価書案において対応すること。

以上となります。

○宮越第二部会長 ありがとうございます。

それでは、審議の経過について御報告いたします。

本調査計画書は、令和5年8月14日に当審議会に諮問され、第二部会に付託されました。

本事業は、踏切での交通渋滞の解消などを目的に、東日本旅客鉄道南武線として現在共用されている谷保駅から立川駅間の約3.7kmの区間を連続立体交差化する事業です。

事業計画では、計画区間のうち約1.1kmは擁壁、地平区間とし、約2.6kmを高架橋区間としています。

対象事業の種類は、鉄道、軌道またはモノレールの改良です。

次に、答申案の内容について御説明いたします。

最初に、騒音・振動の意見ですが、本事業で予定されている工事期間は約13年と長期にわたり、工事は現在の列車運行を確保しながら実施されるため、夜間作業も行われることが想定されます。

また、事業区間周辺には中高層の住宅などが存在しますが、高架となることで列車の走行騒音の影響が増加することも考えられます。工事の施行中における十分な保全措置の検討、完了後における高さ方向の予測・評価の実施を求めるものでございます。

また、施行中及び完了後の騒音・振動の評価では、指標として曖昧な表現が用いられており、可能な範囲で数値目標など、図書を読まれる方に分かりやすい指標を用いた評価を求めるものでございます。

次に、地形・地質、水循環、生物・生態系の意見ですが、事業区間周辺には立川崖線と青柳崖線が位置しており、事業区間南側には複数の湧水があります。一般的に湧水は、流動機構のどの部分で影響を受けるかにより湧出量などの影響の程度は異なります。また、集水域が小さく湧出量が少ない湧水ほど、周囲の環境の変化の影響を受けやすいと言えます。事業区間に近い矢川緑地保全地域では湧水量が少ない湧水も確認されていることから、実際の地下構造物の深さや規模、地下水流動との位置関係により本事業が地下水や湧水に影響を与える可能性も考えられます。

本事業では、これら湧水の保全と密接に関係する立川崖線と2か所で交差していることから、地形・地質を評価項目に選定した上で、特に崖線と交差する地点周辺における地形・地質の改変について丁寧な予測・評価を求めるものでございます。

また、湧水に依存する生物や生態系への影響についても評価項目として検討することを求めるものでございます。

以上で私からの報告を終わります。

○柳会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの報告について、何か御意見等ございますでしょうか。発言される際には、最初にお名前をお願いいたします。よろしいでしょうか。

(なし)

○柳会長 それでは特に御発言がないようですので、ただいまの報告をもちまして審議会の答申としたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(なし)

○柳会長 ありがとうございます。それでは、そのようにさせていただきます。答申書を読み上げてください。

○石井アセスメント担当課長 それでは読み上げさせていただきます。

令和5年10月31日

東京都知事 殿

東京都環境影響評価審議会

会 長 柳 憲一郎

「東日本旅客鉄道南武線（谷保駅～立川駅間）連続立体交差事業」環境影響評価調査計画書の答申について。

令和5年8月14日付5環総政第298号（諮問第549号）で諮問があったこのことについて、当審議会の意見は別紙のとおりです。

別紙については、先ほど読み上げたとおりです。

以上となります。

○柳会長 ただいま朗読しましたとおり、知事に答申することにいたします。

それでは、受理関係について、事務局から報告をお願いいたします。

○石井アセスメント担当課長 受理関係について、御報告いたします。

お手元の資料2を御覧ください。

10月の受理報告は、環境影響評価調査計画書1件、「国立都市計画道路3・3・15号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）建設事業」となります。

事後調査報告書が2件、変更届が1件を受理しております。

区分、対象事業名称及び受理年月日につきましては、資料を御確認ください。

以上です。

○柳会長 それでは、本日は環境影響評価調査計画書が1件ございますので、この「国立都市計画道路3・3・15号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）建設事業」環境影響評価調査計画書の概要につきまして、事業者の方から説明を受けることといたします。

最初に、事業者の方に御出席いただきます。それでは、事業者の方、入室してください。

（事業者入室）

○柳会長 それでは、諮問案件の概要につきまして、事業者の方から説明を受けることといたします。御準備ができましたら、御説明をお願いいたします。

なお、説明される事業者の方は、冒頭に自己紹介をお願いいたします。併せて他の出席者についても御紹介ください。その上で、御説明をお願いいたします。それではよろしくをお願いいたします。

○事業者 おはようございます。私、東京都都市整備局都市基盤部街路計画課と申します。

本日はどうぞよろしく申し上げます。

○事業者 同じく街路計画課と申します。申し上げます。

○事業者 事業者となります、建設局道路環境担当でございます。どうぞよろしくお願いたします。

○事業者 同じく事業者となります、建設局道路建設部計画課と申します。どうぞよろしくお願いたします。

○事業者 本件の作業のほうを委託されました、株式会社総合環境計画と申します。よろしくお願いたします。

○事業者 同じく総合環境計画と申します。よろしくお願いたします。

○事業者 それでは内容のほうを説明させていただきます。

本件は、「国立都市計画道路3・3・15号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）建設事業」の調査計画書の概要について説明いたします。資料は青色の冊子となっております。

まず1ページ目をお開きください。事業者の名称は東京都でございます。

対象事業の名称は、国立都市計画道路3・3・15号中新田立川線（国立市谷保～富士見台四丁目間）建設事業、種類は道路の新設でございます。

次に、対象事業の内容の概略でございますが、表3-1を御覧ください。

都市計画道路の名称は、国立都市計画道路3・3・15号中新田立川線です。

このうち、対象事業といたしましては、国立市谷保から同市富士見台四丁目までの延長0.5kmの区間であり、通過する地域は国立市の1市となります。

道路の区分は第4種第1級、車線数は往復4車線、道路幅員が標準で28m、設計速度は時速60kmでございます。

道路の構造につきましては、大部分が平面構造となりますが、一部区間で橋梁構造となります。

主要な道路との交差は、平面交差となりますが、鉄道との交差については、南武線が将来高架化されることから、立体交差となる予定です。

供用開始につきましては、事業着手からおおむね13年後を予定しています。

5ページをお開きください。計画道路の位置図でございます。

国立市谷保を起点とし、国立市富士見台四丁目を終点とする延長約0.5kmの区間であり、多摩地域における南北方向の主要な幹線道路である立川東大和線の未着手区間の一部

となっております。国立市管理の水路である矢川及びJ R南武線と交差をします。

続きまして、6ページをお開きください。上段の図が計画道路の標準断面図です。標準部については、往復4車線の車道部17.5mと、その両側に歩行者や自転車の通行空間など確保するため、28mの幅員とします。

中段及び下段の図を御覧ください。平面及び縦断の模式図となります。図の右側が北を示しております。計画道路の大部分は平面構造ですが、矢川との交差部につきましては、矢川の改変を避けるため、橋梁構造とします。

また、南武線との交差部については、現在地上を走る南武線が将来高架化される計画であることから、計画道路を平面で整備しております。

続きまして7ページを御覧ください。施工計画でございます。

全体工事期間は、工事着手からおおむね13年を予定しています。本事業に関わる工事は、基本的に昼間工事を予定していますが、具体的な施工計画は今後検討します。なお、工事の実施に当たっては、排出ガス対策型建設機械、低騒音・低振動型建設機械を採用する計画です。

続きまして、環境影響評価の項目について説明いたします。102ページをお開きください。選定した項目は、大気汚染、騒音・振動、水質汚濁、生物・生態系、景観、自然との触れ合い活動の場、廃棄物の7項目となっております。

選定した項目及びその理由について説明します。104ページをお開きください。

大気汚染につきましては工事の完了後において、自動車の走行に伴い発生する排出ガスによる大気質への影響が考えられることから、環境影響評価の項目として選定し、二酸化窒素及び浮遊粒子物質を予測の対象としました。

105ページを御覧ください。騒音・振動につきましては、工事の施行中においては、建設機械の稼働に伴う建設作業騒音及び振動による周辺環境への影響が想定されることから、環境影響評価の項目として選定します。

また、工事の完了後においては、自動車の走行に伴い発生する騒音及び振動による周辺環境への影響が想定されることから、環境影響評価の項目として選定します。

水質汚濁につきましては、工事の施行中においては、矢川と交差する橋梁工事に伴う整地の際に、矢川の水質への影響が想定されることから、環境影響評価の項目として選定します。また、工事完了後におきましては、生物・生態系における水生生物の生息（育）環境として、水質の状況の把握が必要であることから、環境影響評価の項目として選定しま

す。

生物・生態系につきましては、工事の施行中においては、計画道路及びその周辺には畑や屋敷林が存在し、また計画道路と交差する矢川では、東京都環境局及び国立市による調査において、希少種の生息（育）が確認されているため、計画道路の建設に伴い、生物・生態系への影響が想定されることから、環境影響評価の項目として選定します。

また、工事の完了後においては、計画道路の存在に伴い、生物・生態系への影響が想定されることから、環境影響評価の項目として選定します。

景観につきましては、工事の完了後において、計画道路の存在に伴い、景観の変化による影響が想定されることから、環境影響評価の項目として選定します。

続きまして106ページをお開きください。自然との触れ合い活動の場につきましては、工事の施行や計画道路の存在により、「健康ウォーキングマップ」の2ルート及び、「雑木林のみち」事業の1ルートへの影響が想定されることから、工事の施行中及び工事の完了後のそれぞれにおいて、自然との触れ合い活動の場が持つ機能の変化の程度を環境影響評価の項目として選定します。

廃棄物につきましては、工事の施行中において、工事の施行に伴い発生する建設廃棄物及び建設発生土は、実施区域内での再利用が考えられる一方、実施区域外にも搬出し影響を及ぼすおそれがあることから、環境影響評価の項目として選定します。

最後に選定しなかった項目及び理由について説明いたします。

107ページを御覧ください。まず悪臭についてです。本事業に関わる工事は、一般的な道路工事であり、工事の施行中において日常的に影響を及ぼすような悪臭の発生は想定されません。また、工事の完了後も悪臭の発生源となる施設は設置しません。

土壌汚染につきましては、計画道路内には土壌汚染を引き起こす施設はございません。工事の施行中は、土壌汚染が生じるような工法を用いることはありません。また、工事の完了後においても、土壌汚染の発生が問題となる要因はなく、土壌汚染を発生させる施設も存在しません。

地盤につきましては、計画道路の一部に橋梁構造はあるものの、大規模な地下掘削を行わないこと。また、地下水の揚水を行わない計画であることから、地盤の変形及び周辺地下水位の低下に伴う地盤沈下が生じるおそれはございません。

地形・地質につきましては、計画道路は平面構造であり、周辺地形もほぼ平坦であり、橋梁構造の前後区間も同様にほぼ平坦であることから、工事の施行中及び完了後において、

斜面等の安定性に影響を及ぼす大規模な切土や盛土は行いません。また計画道路の終点の北側に立川崖線が存在しますが、改変することはありません。

地盤につきましては、計画道路の一部に橋梁構造はあるものの、大規模な地下掘削を行わないこと、また地下水の揚水を行わない計画であることから、地盤の変形及び周辺地下水位の低下に伴う地盤沈下が生じるおそれはありません。

水循環につきましては、計画道路の一部に橋梁構造はあるものの、地下水に影響を与える大規模な地下掘削は行わないこと。また工事に当たっては、遮水対策を行うなど、矢川の水を引き込まないように配慮することから、地下水への影響は小さいと考えられます。

108ページをお開きください。日影、電波障害、風環境の三つの項目につきましては、計画道路の一部に橋梁構造はあるものの、影響を及ぼすおそれのある高架構造物は設置しません。

史跡・文化財につきましては、計画道路に指定登録文化財は存在しないこと、また、埋蔵文化財包蔵地は確認されていないことから、事業の実施により周知の史跡・文化財に影響を及ぼすおそれはありません。

計画道路の終点は埋蔵文化財包蔵地と近接しておりますが、計画道路の周囲は既に改変済みの都営住宅や交差する国立3・4・5号が存在すること、その改変時に新たな埋蔵文化財の報告はないことから、近接する埋蔵文化財包蔵地へ影響を及ぼすおそれはないと考えられます。

温室効果ガスにつきましては、東京都環境影響評価技術指針では、道路の供用に伴う自動車交通から排出される二酸化炭素等については環境影響評価の対象外としております。また、このほかに本事業の実施に伴う著しい温室効果ガスを発生させる要因はありません。

調査計画書に関する説明は以上でございます。よろしく申し上げます。

○柳会長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明について御質問等ございますでしょうか。

環境影響評価調査計画書の部会審議につきましては、第二部会で行っていただきますが、調査計画書についての部会審議は、項目選定と、それから項目別審議に引き続き総括審議となりますので、事業者に対して確認しておかなければならない点がありましたら、質疑応答していただければ幸いです。いかがでしょうか。

宮越第二部会長、どうぞ。

○宮越第二部会長 御説明ありがとうございます。

6 ページにある、縦断模式図なのですから、下側がこれ縦断模式図ですよね。模式図なので、結構要約されて書かれているのだらうとは思いますが、実際のこの矢川の部分は橋梁構造になっていますが、矢川のところが四角く低くなっているのですけれど、実際のその地形とかは、きちんと確認されているのでしょうか。こうはなっていないですよね、おそらく。こうなっているのでしょうか。

○事業者 建設局の道路建設部と申します。矢川につきましては、水路部分自体が、今この青いところで書かせていただいているところをごさいます、矢川自体の改変を避けるために矢川に橋を架けるような形になりますので、地形自体は平坦な形なのですけれども、前後区間にその橋を架けるために、少し空洞というか、高さが生じるものですから、こういった形で模式図を書かせていただいているという状況です。

○宮越第二部会長 分かりました。この橋梁部分というのは、橋脚を造るのではなくて盛土を作って橋を渡すようなイメージですか。

○事業者 橋梁につきましては、橋脚といいますと少し、地表面から柱が立つようなイメージかと思うのですけれども、今考えておりますのは橋台と申しまして、橋を乗せるための台ですね。そういったものを設けるような想定をしております。

○宮越第二部会長 分かりました。ありがとうございます。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

日下委員、どうぞ。

○日下委員 大気汚染の調査地点、117ページを見ますと、この計画道路の東側にA-2とA-3が近接にあって、A-1は少し離れたところ、西側にあるのですが、この最多風向が、調査によれば、ここの地域は北北東だということで、どうして道路の西側に隣接したところにA-2、A-3みたいに取りしないで、東側に取りったのかということをお教えいただきたいと思いました。

一つの理由は多分東側のほうが学校とか保育園とかが多いということだと思っておりますが、西側も決してないわけじゃなくて、保育園があったり学校があったりするんで、北北東が最多風向だということをお考えたり、夏は多分南南東であったりすると思っておりますので、これは計画道路の西側に沿った地点でも大気質の調査をしたほうがいいのではないかと思います。

東側だけで主としてやる理由があれば教えていただきたいと思っております。

○事業者 御質問ありがとうございます。同じく建設局のほうからお答えをさせていただきます。

委員に御質問いただきましたとおり、そういった風の流れ等も当然あるかと思えます。大気質の調査につきましては、大気質の調査の施設の設置スペース等もございましたので、そういったスペースとも今勘案した上で調査地点を東側に設定をさせていただいているのですけれども、委員の御意見も踏まえまして、調査地点の選定に当たりましては、引き続き検討してまいりたいというふうに考えております。

以上でございます。

○日下委員　そうですね。多分この後、計算をプルームモデルとかですと書いてあるのですけれども、おそらくしたら、最大着地濃度の最大の濃度になる場所は多分西側のほうになると思うのですね。東側は風上側なのであまりならないと思うので、もう一度検討されたほうがよろしいかとは思っています。

以上です。

○事業者　貴重な御意見どうもありがとうございます。引き続き検討させていただきたいと思えます。

○柳会長　それでは、宗方委員、お願いします。

○宗方委員　どうもありがとうございます。

99ページを見ているのですが、先ほど宮越委員とちょっとかぶるところですけども、この計画地と赤色と紫色のラインですね、散策コースが交差しているところがございまして、先ほど橋の話が出てきましたけれども、ここが竣工後どういうふうになるのか。散策コースが橋の下というわけにいかないとすると、信号などで区切るのか、あるいはこの紫色のラインが現状は計画地より、右のほうに行ってから都道256でまた戻ってきますけど、この散策コースそのものも何かこの計画に合わせて変更が予定されているのか、その交差の仕方と散策路に関する今後の件、何か把握済みでしたら御説明をお願いします。

○事業者　御質問ありがとうございます。建設局のほうからお答えをさせていただきます。

委員がおっしゃいますように、国立3・3・15号線とこちらの散策路のコースが、今こちらの図で見ると平面的に交差するような形になってございます。ただ、矢川に関しましては、矢川の改変を避けるために橋梁構造にする計画でございまして、現在道路の設計と合わせて橋梁の検討のほうも進めているところでございまして、自然との触れ合い活動の場の改変等につきましても、こちら環境影響評価の項目として選定をさせていただいておりますので、景観の観点も含めまして、今後検討させていただきまして、環境影響評価書案の中でお示しをしていければというふうに考えているところでございます。

○宗方委員 では、これは赤色あるいは紫色のラインが変わるかもしれないという、そういう理解でもよろしいわけですか。

○事業者 そうですね、ルートがどうなるかというところも含めて今、検討しているところでございますので、その辺を環境影響評価書案の中でお示しをしていければというふうに考えているところでございます。

○宗方委員 ありがとうございます。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

それでは、水本委員、お願いします。

○水本委員 本日はありがとうございます。

私のほうの担当の史跡・文化財は、現状では選定項目には入っていないのですけれども、御質問させていただきます。

こちらの埋蔵文化財包蔵地ということで、若干の誤解があるかなと思うのが、現状では包蔵地に含まれていないということの御認識は正しいかと思うのですけれども、その上で、今までほかにもこういう建築があったからというところで外すという内容があったかと思うのですが、実は、例えばある対象地域に対して、建物が建っていてという中では、庭部分、駐車場部分と、建物で地下構造があるという、その地下構造が埋蔵文化財がある深さまで達しているという限定されたところだけ、過去に壊されたというふうにみなしますので、例えばある敷地内に駐車場があったりとか、浅い開発で事前に住んでいるところで、もしかするとその深さ的には埋蔵文化財があっても、その部分までは達していないというところは、まだ包蔵地としては、可能性としては今後発見され得るとか、そういう理解です。だから今まで開発された土地だから完全に外していいのだというのは、今行われている文化財行政としては全く違うことですので、まずその大前提に立ちますと、今後、埋蔵文化財というのは発見される可能性が、この今お調べになった地図上では極めて高いのかなというところがございます。

その辺りの御認識は、今、誤解を少し解いたつもりなのですが、いかがでしょうか。

○事業者 それでは建設局からお答えいたします。

今、先生がおっしゃるとおり、包蔵地の絵としては示されてございますけれども、今回その近傍で事業を行ってまいりますので、ここを所管しております国立市の教育委員会のほうにも相談をしながら進めてまいりますし、また工事事業中に何かしら埋蔵文化財らしきものが出てくれば、その都度文化財保護法等の法令に基づきまして、市とも、また教育委

員会とも話をしながら対処をしていきますので、その都度検討していく予定でございます。

○水本委員 本来であれば、例えば埋蔵文化財の改変の程度ということで評価に含めておいていただいて、事前に情報収集をより強めていただいたほうが、実は埋蔵文化財の関係で、一番工事との関係で難しくなるのが、不時発見といって、工事が始まってから見つかるというパターンが、その工期の問題にも影響してきますし、どちらかというと事前に把握しておいて、このぐらいの期間というふうなことで、事業計画の中にしっかりと織り込みながら進めるというほうが、実は工事に対してはいい影響というか、その工事全体のコントロールはしやすいということになるということは、御理解いただきたい。その上でもう一つは、今私が話した記録保存というやり方なのですけれども、要するに遺跡は壊すけれども記録は残すというやり方、これをおそらくこの文書に書かれていた処置という言葉が端的に表しているかと思うのですけれども、その部分では、何かもし空白域のこの部分で、すごいものが発見された場合には、保存という手段もあり得るのだということが実は含まれて、その辺は多分御理解はいただいていると思うのですけれども、そこも含めて国立市の担当教育委員会さんと御調整をされていくという意味では、事前にリサーチする部分を強めておいたほうが、後からこれは困った、工事ストップだ、みたいなことにつながったことの、正直言えばリスクのコントロールとしては実は避け得るという御理解をいただければと思うのですが、いかがでしょうか。

○事業者 建設局でございます。御意見どうもありがとうございます。

こちら今、96ページの図を御覧になっていただければと思うのですけれども、南武線と交差しております北側なのですけれども、破線で示しております計画道路の両側、現在東京都の住宅政策本部のほうで今、都営住宅の建て替えをしておりますして、建て替え前から、こちらの都営住宅の間のこの計画線の破線部分につきましては、既にもともと都営住宅が建っていたときから計画道路が予定されておりましたので、そちらの道路の幅員というものはもう既に確保されている状況でございます。また、そちらにつきましても国立市道の指定がかかっておりまして、道路として供用されておりますので、ある程度の舗装の深さまでは掘られているというところがございます。

当然、水本委員がおっしゃられますように、私ども、先ほど申し上げましたけれども、やはり文化財行政に関しては、私どもの道路事業と当然連携を図っていく必要がありますので、そういった事情も踏まえて、地元の国立市の教育委員会とも調整をしながら事業を進めていければというふうに考えているところでございます。

○水本委員 分かりました。関係教委とは連携をしていくつもりはもちろんあるよというお答えなので、もちろん安心をいたしましたけれども、ただもう一点、埋蔵文化財というのは、その時代によって深さも相当変わってきます。皆さんが思われている以上に深い場合がありますので、今までここまで掘ってあったから大丈夫だということは、ちょっとまた、これも少し違う。この図面を見ますと、今回の開発自体はそこまで深いものはなさそうということなのですけれども、文化財も場合によっては非常に深くまで、地中深くにある場合もあるということだけ1点、申し上げておきます。ありがとうございます。

○柳会長 それでは、渡部委員、お願いします。

○渡部委員 水質汚濁関係で幾つかお伺いしたいのですが、127ページに調査方法、予測地点の地図があるのでありますが、その橋梁の下流地点を、その予測地点とされるということなのですが、これは実際の調査は下流部分じゃなくて上流との比較で、その水質変化というのを見ていただきたいと思うのですが、その辺りの計画というのはどうなっているのか、教えていただけないでしょうか。

○事業者 御質問ありがとうございます。現時点で考えておりますのは126ページに記載させていただいておりますとおり、橋梁と交差する部分の下流側で、その影響が出る可能性があるだろうというところで、下流側で1点調査を、ポイント設定をさせていただいているところでございます。

一方で、地元の国立市は、矢川の水質調査を年間通して、年間で4回、市のほうでも調査をしておりますので、そういった市の調査等も文献調査等で把握をさせていただきながら、そういった調査地点のほうを設定させていただいたというところでございます。

○渡部委員 分かりました。道路工事なので結構その重金属などの流出なども起こったりすると思いますので、そういった項目は一部の市の調査では測定されていなかったりするものもございまして、必要に応じて上流の調査というのも比較対象として、御検討いただければ幸いです。

もう一点、矢川の上の部分に橋のような形で通るということなのですけれども、道路の路面排水、工事などの排水というのはどういう形でされるかということで、よく橋の下の河川、私は河川調査もよく行くのですが、橋の下などを見ますと、降雨時に道路からの排水、路面排水をそのまま直接川に流している排水溝などが存在していることがよくありまして、そういった路面排水が汚染されて、ノンポイントの汚染源になったりすることもよくあるのですが、こちらでは橋梁部分の排水をどういう形で計画されていますか

しょうか。

○事業者 御質問ありがとうございます。建設局からお答えいたします。

橋梁の工事また供用後の排水についてでございますが、まず工事中につきましては、工事で発生する濁水ですとか、そうしたものは適宜ピット等を設けまして、排水処理を別の場所で持ち出して、行う計画になります。

また工事後、橋梁の路面の排水につきましては、路面排水として排水管で矢川に落とすことはなく、しっかりと排水処理ということで、別の場所で処理を、下水管に流していくという計画になりますので、そちらについての矢川への心配はないと考えてございます。

○渡部委員 ありがとうございます。すみません、最後にもう一点だけ。

この項目に入っていない、日照関係のことなのですが、今回、橋梁構造はあるものの、日影がそんなに大きく生じることはないということですが、川にかかる部分、28m幅でかかってくる部分で、一日中日影になるのか、なるということになると、やはり附着藻類だったりとか、そういった生物層にも多少なりとも影響はあるのかなと思うのですが、その辺りの予測などはやられないのでしょうか。

○事業者 御質問ありがとうございます。今回こちらの計画道路が南北方向の路線になっておりますので、委員がおっしゃられるように橋の直下の日照関係というのは、橋がないときよりはやはりちょっと変化してくると思います。

私どものほうで生物・生態系を調査項目に加えておりますので、その辺の影響も、環境影響評価書案の中で、お示しをしていきたいと考えておりますし、また、必要に応じて、環境保全の措置も考えてまいりたいというふうに考えているところでございます。

○渡部委員 分かりました。ありがとうございます。

○柳会長 それでは、最初に廣江委員からお願いします。

○廣江委員 118ページの調査地点のことについて確認したいのですが、これは新しく造られる道路で、南武線が一応高架化されるという計画の下で、この交通量をおそらく予測するために、この2点、取られると思うのですが、この2点を選ばれた理由、それとこの2点に絞られた理由というのを教えていただけないでしょうか。

○事業者 御質問ありがとうございます。交通量調査の地点を2点に絞られたという御質問かと思うのですが、こちら計画道路を走行する交通量の調査になりますので、交差する道路の関係等も踏まえまして、起終点で交通量を測ることとさせていただいたというところです。

○廣江委員 すみません。この道路はまだ貫通していませんよね。

○事業者 こちらの道路自体はまだ完成はしていません。南側の起点のT-1の箇所につきましては、都道20号と、甲州街道の交差点で交通量調査を行う計画とさせていただいております、T-2につきましては、東西方向、横方向の道路につきましては、現在道路ができておまして、また、南武線より交差の北側ですね。南武線と交差しています上側の計画道路部分につきましては、市道として今、既に供用されているところがございます。

○廣江委員 非常に難しい地点だと思うのは、南武線が西国立から矢川を越えて、かなり先まで高架化されるということなので、今の踏切状態が解消される道路が多数あると思うのです。なので、この2点からこの道路の交通量をどこまで正確に予測されるのかなというのがちょっと気になっておまして、その交通量はとりもなおさず、大気、騒音・振動に直結する交通量ですので、ちょっと少ないかなという印象でした。コメントです。

あと確認をもう一つしておきたいのは、一応昼工事ということで、設計されていると思うのですが、夜間はないという前提でよろしいでしょうか。

○事業者 御質問ありがとうございます。まず踏切につきましては、こちら3・3・15号線と交差しています西側に踏切が1か所ございます。南武線につきましては高架化されるので、何か所か踏切は確かにございます。

それから、すみません。委員の2点目の御質問が聞き取りづらかったのですが、交通量調査につきましては、24時間の交通量調査を行う予定でございます。

○廣江委員 すみません。二つ目の質問は、建設工事は昼間原則というふうにおっしゃっておられましたが、供用道路と交差する部分もあって、本当に昼間だけでしょうかという質問です。

○事業者 大変失礼いたしました。委員がおっしゃられますとおり、7ページの施工計画にありますとおり、本事業に関わる工事、基本的には昼間の工事を想定しておりますけれども、警察ですとか、そういった関係機関との協議によっては夜間工事になる可能性も確かにございます。

○廣江委員 その際は夜間の影響を評価していただきたいというのが趣旨です。

以上です。

○事業者 承知しました。御意見、ありがとうございます。

○柳会長 それでは、堤委員、どうぞ。

○堤委員 よろしくお願ひいたします。

この事業に対してお伺いするのが果たしていいのかどうか、ちょっと分からない質問ではあるのですが、ちょうど同時期に同じような地域の中で、JR南武線の連続立体交差事業というも行われていると思うのですね。同じような工期で13年間ということなのですが、近接した地域で鉄道と道路の両方の工事が行われているというような状況になる時期もあるのかなというふうに思うのですが、この二つの事業で連携を取りながら進めていることとか、それによって近隣の住民の方々に配慮されていることなんかがありましたら、教えていただければと思うのですが。

○事業者 御質問ありがとうございます。委員がおっしゃるとおり、南武線の立体に合わせて今回、この道路の整備のほうを進めていくという部分では、事業間の事業そのものの調整は当然していかなければいけないとも考えてございます。特に交差する部分につきましては、まず鉄道が上がっていかねば下の部分の道路は整備できないという部分では、施工時期ですとか、そこは今後、両事業、事業者同士の調整を進めます。

また、そこに合わせまして、地元にお住まいの皆様方、また国立市を通しまして、施工時期ですとか、また方法についても適宜、地元の皆様に周知をしていく予定ではございます。

○堤委員 分かりました。ありがとうございます。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。

それでは、奥第一部長お願いします。

○奥第一部長 ありがとうございます。温室効果ガスについてお伺いしたいのですが、今回選定項目から外されていますが、その理由として技術指針に言及されておりまして、確かに技術指針のほうでは、この評価の対象とする温室効果ガスは事業者による管理抑制等の措置が可能な事業において排出されるものを対象とするということで、従って道路の供用に伴う自動車交通から排出される二酸化炭素等は対象とならないというふうに書いてあるのですが、これ供用時の話だけですので、工事中について外す根拠にはならないわけですね。

108ページの記述の中で、特に工事中の温室効果ガスについても外す理由というのが明確には示されていないように思えるのですが、これは、またこのほかに云々という文章で読めばよろしいでしょうか。

工事中の建設機械等の稼働台数がどの程度なのかとか、そういったことをもう少しはっ

きりと示していただいて、それによる影響は少ないと考えられるので、といったように、もう少し工事中の温室効果ガスについても対象外とすることの理由を明確にさせていただく必要があるかなというふうに思っています、いかがでしょうか。

○事業者 御意見、どうもありがとうございます。現在の環境影響評価調査計画書の記載はこういった形にさせていただいているのですが、今後、環境影響評価書案の作成に当たりまして、書き方等、再度検討させていただければというふうに思います。

○奥第一部会長 書き方ももちろんありますけれども、できれば工事中の温室効果ガスの排出量がどの程度になるのか、本当に影響が小さいというふうに言えるのか、そこは押さえていただくのが望ましいかなというふうに思っているところなのですが、いかがでしょうか。

○事業者 そうですね。工事中、確かに工事車両等が発生はします。その辺につきまして、また検討させていただければというふうに思います。

○柳会長 ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(なし)

○柳会長 それではほかに御発言がないようですので、質疑応答を終わりたいと思います。事業者の皆様どうもありがとうございました。事業者の方は退室をお願いいたします。

(事業者退室)

○石井アセスメント担当課長 それでは受理報告を続けます。

9月分につきましては、9月分受理報告に係る助言事項に対する事業者回答についてですが、前回助言事項がなかったためございません。

10月分受理報告に係る助言事項はございません。

それでは次のページ、8月分受理報告に係る助言事項に対し、事業者からの回答がありましたので、要約して御報告いたします。

全て中央新幹線、品川・名古屋間の事後調査報告書についての内容となります。

水質1として、工事及び施設の性質から地点05と06は水質汚濁防止法に照らして、環境中に放出する処理水の水質も測定することが望ましい。十分な頻度で測定を行い、降雨時の流出についても把握に努めることを求めるとの助言に対し、事業者からは、工事ヤード内の雨水等も集水した上で適切に処理し放流している。工事排水は、放流時の水質を定期的に測定して、法令に定める排水基準に適合していることを確認しており、今後も実施していくとのことでした。

水質の2として、地下水質は酸性化だけでなく、アルカリ化も注視すべき。水質のアルカリ化は、コンクリート構造物との接触によっても引き起こされ、調査時期により前に注入した薬液が残留している可能性も排除できないことから、引き続き注意を求めるとの助言に対し、事業者からは、対象となる帯水層の掘削等の工事を実施する前の計測時においても、品川駅で最大pH8.9、目黒川変電所で最大8.6という値であり、その後も同程度の値を示していることから、本工事の影響による変動ではないと考えている。pHの変動を把握するため、引き続き、地下水の水質の確認を実施していくとのことでした。

水質の3として、揚水による水位低下が顕著な井戸が含まれており、井戸孔内に長期間停滞していた水を試料として採取した懸念があるため、水質試験の地下水試料の採取方法について具体的に説明を求めるとの助言に対し、事業者からは、地下水試料の採取方法については、採水する前に滞留していた水の3倍以上の量を排水し、水位が回復した後に採水しているとのことでした。

地下水の1として、観測を行っただけでは、影響を低減したとは言えない。観測結果を評価し、未然に対策を行うことで、初めて影響の低減につながる。地下水位の観測結果では、実際に工事の影響による水位低下が認められる地点があるにもかかわらず、本報告書には水位低下の対策について言及がないことは問題があるとの助言に対し、事業者からは、ヤードの周辺において地下水位低下または地盤沈下の影響を継続的に確認しながら施工しており、現時点では地下水位や地盤沈下に関するヤード周辺への影響の情報（苦情等）はないが、引き続き地下水の変動（回復状況）や地盤沈下の影響については、注意深く監視しながら施工していく。今後、地下水位低下における周囲への影響について、具体的な対策を講じた場合には、その内容を報告書に記載していくとのことでした。

地下水の2として、やむを得ず観測井の位置を変更する場合は、新旧井戸の観測期間を重複させて水位の観測値を比較し、確認すべきであるとの助言に対し、事業者からは、やむを得ず観測井の位置を変更する場合については、十分な期間データを重複させるように留意するとのことでした。

地下水の3として、井戸蓋の破損が長期に及んでいることから、観測井や機器のトラブルを早期に検出して対策し、影響を最小限にするよう求めるとの助言に対し、事業者からは、井戸蓋の破損については、車両の通行等により破損、修繕を繰り返していたため、ゴムマットでの養生や井戸の位置変更を実施した。今後も定期的に巡回点検を実施し、万が一破損を発見した場合には、早急に修復できるようにするとのことでした。

地下水の4として、令和3年11月から現在まで水位が5m程度低下している結果は、工事による地下水の水位への影響を低減できていないことを示している。長期の水位低下は、周辺の地下水環境に影響を及ぼすことが十分に想定されるため、水位低下への対策の実施を求めるとの助言に対し、事業者からは、地下水1と同様の回答で、ヤード周辺において、地下水位低下または地盤沈下の影響を継続的に確認しながら施工しており、現時点では地下水位や地盤沈下に関するヤード周辺への影響の情報（苦情等）はないが、引き続き地下水の変動（回復状況）や地盤沈下の影響については注意深く監視しながら施工していく。今後地下水位低下における周囲への影響については、具体的な対策を講じた場合には、その内容を報告書に記載していくとのことでした。

地下水の5として、地下水4同様、水位が10m程度低下している結果も環境保全措置の実施状況が不十分で、地下水の水位への影響を低減できていないことを示している。特に、本地点周辺には洗足池や周辺の湧水も存在しており、水位低下への対策の実施も求めるとの助言に対し、事業者からは、地下水1と同様の回答で、引き続き、地下水位の変動（回復状況）や地盤沈下の影響については注意深く監視しながら施工していく。今後、地下水位低下における周囲への影響については、具体的な対策を講じた場合には、その内容を報告書に記載していくとのことでした。

地盤沈下の1として、地下水位の観測結果では、自然要因ではない水位低下が長期に認められる地点もあるにもかかわらず、本報告書に、水位変化と地盤変動の関係や水位低下の対策への言及がないことは問題がある。観測結果に基づく対策の実施を求めるとの助言に対し、事業者からは、地下水1と同様の回答で、引き続き、地下水位の変動（回復状況）や地盤沈下の影響については、注意深く監視しながら施工していく。今後、地下水位低下における周囲への影響については、具体的な対策を講じた場合には、その内容を報告書に記載していくとのことでした。

地盤沈下の2として、地点02目黒川変電所において、-1cm程度の沈下は、変電所の躯体収縮等の影響と断定しているが、妥当性が理解できない。どのような現象で、なぜそう言えるのか、より丁寧な説明が必要との助言に対し、事業者からは、測点02-②は、地中連続壁背面側直近の地盤にあり、地中連続壁の変位の影響を受けやすくなっていた。気温の低下による構築済みの建物躯体収縮等に伴い、地中連続壁が掘削側に変位した影響で、地中連続壁背面側直近の地盤に変位が生じたと考えられる。工事の進捗に伴い、躯体内に梁・柱等を構築していくことで、躯体の変形に対する強度は上がるため、変位は収束

していくと考えており、ヤード外への影響が出ていないことも確認している。引き続き、地下水位、地盤については監視していくとのことでした。

地盤沈下の3として、地点06上小山田非常口において、-2.6cmの沈下は、躯体と地山の摩擦により生じたものとしているが、妥当性が理解できない。どのような現象で、なぜそう言えるのか、より丁寧な説明及び対策を行っている場合は、併せて報告を求めるとの助言に対し、事業者からは、ケーソン工法は、地上で構築した躯体を徐々に沈下させていく方法である。躯体が沈下する際に、周辺地山との摩擦が生じることにより、地山を引込み、躯体のごく近傍において地盤変位が出たと考えている。対策として、躯体と周辺地山との間に、滑剤を注入することで摩擦を低減しながら施工を実施しているとのことでした。

地盤沈下の4として、工事の影響をより正しく確認できるようにするために、観測地点を変更したとしているが、変更前に沈下が確認されており、変更時期として適切ではない、丁寧な変更理由の説明を求めるとの助言に対し、事業者からは、06-②で沈下が確認されている一方で、06-②'については、沈下が確認されていないことから、06-②の沈下は、作業構台による局所的な影響を受けたと考えており、非常口（都市部）工事の影響を正しく確認できるようにするため、作業構台の影響を受けない地点である06-②'へ変更したとのこと。一方で、作業構台の影響を確認するために、06-②についても引き続き計測を行っていくとのことでした。

地下水・地盤沈下の1として、地下水3同様、品川駅では複数地点で地下水位の低下が観測されており、井戸の蓋が破損して雨水が混入したため、地下水位の上昇が見られたとの記述があるが、深層地下水の水位が比較的短時間に上昇する現象が繰り返されていて不自然。蓋の破損は定期的に見回りを行うなど、早期発見と修復に努め、工事の影響を最小限にとどめるよう留意を求めるとの助言に対し、事業者からは、令和5年2月の地下水位の低下について、本工事においては、対象層を掘削する工事はまだ実施しておらず、地下水低下工法（ディープウェル）も実施していないことから、本工事の原因ではないと考えている。また、01-①（深層）と01-③（深層）では井戸の蓋が壊れた際に、井戸周りの降雨も集水してしまっており、工事環境や路面の状態に違いがあることと、雨の降り方によって集水の仕方が異なることから、水位上昇のピークが異なると考えているとのことでした。

地下水・地盤沈下の2として、地下水4同様、地下水位の5m低下に関し、地下水の揚

水と水位について、現状、今後の計画、水位回復の見込みなどを丁寧に説明すべき。また、実際の地下水位の値を示していない可能性がある」と判断する根拠についての説明及び揚水試験による水位低下について、揚水試験を実施した目的や今後の揚水試験の予定などについて明確な説明を求めるとの助言に対し、事業者からは、令和3年12月中旬から令和4年1月上旬の地下水位データについては、推測値ではなく、計測値をありのまま記載。「実際の地下水位の値を示していない可能性がある」という理由は、令和3年12月中旬以降、測定器が一定の水位以下を測定できない位置にあったため。令和4年1月以降は、正しい水位が測定できるように設定。令和4年11月の揚水試験は、シールドトンネル工事の施工管理の一環で実施しており、現時点で、今後新たに揚水する計画はないとのことでした。

地下水・地盤沈下3として、地下水位を低下させて非常口の壁の切削工事を行った期間と同時期に、地盤高の低下が観測されており、過度な揚水により、急速な地盤沈下が発生したことが疑われる。観測点を廃止するのではなく、同一地点で観測を継続すべきとの助言に対し、地点02-②'について、目黒川変電所の躯体収縮等により測定値に変動が見られ、一方で、その近傍にある02-②"が、地盤沈下の影響を受けてないことから、02-②'は、地下水位の低下による影響ではないと考えている。調査地点の変更については、環境保全措置である「地質の状況等に応じた山留め工法等の採用」の効果をより正しくできるようにするために実施したとのことでした。

地下水・地盤沈下の4として地下水5同様、地下水位が10m低下した状態が継続しているが、特に現場は洗足池に近接しており、周囲に複数の湧水が存在することから、一層の注意を喚起し、地下水位の揚水と水位について、現状、今後の計画、水位回復の見込みなど、丁寧な説明を求めるとの助言に対し、事業者からは揚水により、地下水位が低下した状態が続いているため、引き続き地下水位や地盤変位を監視していくとのこと。周囲への影響を低減するため、揚水量は最小限としており、現時点では洗足池近傍の地下水位（浅層）には影響が出ていないことを確認しているとのことでした。

地下水・地盤沈下の5として、不規則かつ複数回にわたり、水質試験に伴う揚水作業のため、一時的な水位の低下が5～20mほどあり、通常の水質試験の必要量以上を揚水した印象を受ける。作業工程と地下水位の関係について見直すとともに、今後は、地下水位に大きな変動が生じないように十分な注意を求めるとの助言に対し、令和4年5月、8月、11月、令和5年2月の複数回にわたる水質調査については、事後調査としての地下水位

の水質調査とは別に、ヤード整備工事の施工管理の一環として、水質調査に伴う揚水を実施したもの。水位変動が大きい理由として、揚水の際に水位計の電源を入れたまま地上に引き上げたため、測定値が揚水による地下水水位の変動幅より大きな動きとして現れたとのことでした。

地下水・地盤沈下の6として、地盤沈下3同様、06地点は約5か月間に-2cmと地盤沈下量が比較的大きく、地盤沈下が懸念されるため、十分な配慮を求めるとの助言に対し、事業者からは今後も地盤沈下に十分に配慮し、継続的に監視しながら工事を進めてまいりますとのことでした。

地下水・地盤沈下の7として、複数の地点で変更、移動が行われており、環境の継続的なモニタリングに不具合が生じていることを指摘するとともに、地下水水位や地盤高の観測点は、観測期間中に場所を変更しないよう、また、井戸の蓋など不具合の早期修繕を含め、適切な対応を求めるとの助言に対し、事業者からは、地下水水位や地盤高の観測点は、観測期間中に場所を変更しないように努める。やむを得ず観測井の位置を変更する場合には、十分な期間データを重複させるよう留意するとのことでした。

以上となります。

○柳会長 ありがとうございます。

8月の受理報告に係る助言事項での事業者回答について御説明をいただきました。この件につきましては、御助言をいただきました委員をはじめ、何か御発言がありましたらお願いいたします。

それでは、まずは宮越第二部会長からお願いします。

○宮越第二部会長 ありがとうございます。では、回答を拝見してコメントさせていただきたいと思います。まず委員として危機感があり、少し長いコメントとなります。

主に回答の地下水の1、4、5番、あと、地盤の1番、あと共通の2番と関係するのですが、事業者は環境影響評価書及び事後調査計画書において、環境保全の措置の地下水の継続的な監視の効果として、地下水の継続的な監視を行うことで地盤に変化が生じて周辺環境に影響を与える前に対策を実施して、その影響を低減できると示していますが、報告書には継続的な観測の結果だけが示されていて、肝心の対策や影響を低減できたのかどうかの具体的な記載がありません。

特に水位変動や、あと、地盤の変動が確認されているところでは、このような記載は必ず必要だと思います。次回からどのような対策を実施して、周辺環境への影響を低減でき

たのかどうか、具体的に明記してください。

また、示されている地下水位や地盤高のデータは、主に工事区画内や近傍のみであり、洗足池など一部を除いて、計画地周辺のデータが見受けられません。事業者回答にあるとおり、揚水しているので工事区画内で水位低下しているのは当然ですので、今回の質問の意図としては、それを殊更確認したいわけではなく、工区内で確認された地下水位や地盤の変動が計画地周辺に広く及んでいないかどうかを確認したいという意図でした。この点、こちらの質問と事業者の回答はかみ合っていなかったと思います。

次回より周辺地域への影響の有無と根拠を明記してください。特に工事区画近傍で水位低下や地盤沈下が確認されたのであれば、周辺への影響の有無を確認できるようにモニタリング地点を追加することも必要だと思います。苦情がなかったということですが、苦情に基づく対応ではなく、地下水や地盤高のモニタリングデータに基づいて苦情が寄せられる前の未然防止の対策をお願いいたします。

また、強く申し上げたいこととして、観測井の蓋の破損により雨水が井戸孔内に流入してデータが取得できなかったとされており、その期間がおよそ11か月に及んでいます。長期に問題を放置したことは、環境保全の措置を軽視しているのではないかと疑念が生じますから、この点は今回の回答にもありますが、今後対策を徹底していただきたいです。

さらに、このことは11か月間データを評価していなかったこと、これは言い換えると、11か月間も地下水データを活用していなかったということも言えます。環境保全の措置は、このようなモニタリングした地下水データに基づいて行われることですから、これでは環境保全の措置を適切に実施しているのかという疑念が生じてしまうことになり、事業者が地下水や地盤モニタリングの目的や重要性を理解されていないのではないかという疑念すら生じてしまいます。

観測期間の重複なく観測地点を変更してしまったことも、理解不足と関係しているのではないのでしょうか。

目的なく取得されたデータは質が悪くて、評価に適用できないようなおそれも考えられます。何のためにモニタリングしているのか、いま一度、評価書や事後調査計画書に立ち返って、慎重に取り組んでいただきたいと思います。

これらは、項目を担当する委員からのコメントとして、事務局より事業者に伝えていただきたいと思います。どうぞよろしく申し上げます。

以上です。

○柳会長 ありがとうございます。

それでは飯泉委員、続いてお願いいたします。

○飯泉委員 ありがとうございます。

今、宮越第二部会長がおっしゃったとおり、私も同感でございます。回答を拝見して納得できないといえますか、納得いかない部分も多々ありまして、きちんと取り組んでいただきたいという思いが強でございます。

この工事は非常に大きな公共工事で、日本国民、それから関係自治体、多くの関係者がおりまして、非常に注目を集めている工事だと思います。まだ工事区間の許可が下りてない区間もあって、そういった自治体からは、先に工事が行われている都内とか、そういった自治体のところでどのように工事が行われているか、環境影響評価がどのように行われているかというのは非常に注目されていると思います。

その中で、きちんと適切な対応が取られていないという状況というのは、非常に危機的な状況だと思いますので、ぜひ、その辺りを念頭にしっかり置いて、今後も取り組んでいただきたいと思います。

今後このリニアの工事、例えばほかの自治体で行うとか、国際的に技術パッケージとして輸出するみたいなことがあったときに、こういったモニタリングも、ぜひ日本の誇る技術として一緒に輸出ができるような形になるように、ぜひ取り組んでいただけたらと思います。

以上です。

○柳会長 ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(なし)

○柳会長 それでは、いただいた御意見につきましては、事務局から事業者に伝えていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(なし)

○柳会長 それでは、そのようにお願いいたします。

○石井アセスメント担当課長 宮越第二部会長と飯泉委員から事業者の回答に対して、大変厳しい意見をいただきましたので、その御意見は、事務局から事業者にしっかり伝えたいと思います。

なお、本事業については、現在工事が進められており、事後調査報告書その5は、2年

後の令和7年に提出が予定されておりますので、事業者にはいただいた意見を踏まえて、工事を進めていただくよう伝えさせていただきます。

○柳会長 それでは受理報告については、以上で終わります。

そのほかに、何かございますでしょうか。

(なし)

○柳会長 特にないようですので、これもちまして本日の審議会を終了したいと思います。

皆様どうもありがとうございました。

それでは、傍聴の方は、退出ボタンを押して退出をお願いいたします。

(傍聴人退室)

(午前11時23分 閉会)